

(La version électronique du *Journal de l'Assemblée législative*
n'est diffusée qu'à titre documentaire. L'imprimé fait foi.)

Fascicule 4

le vendredi 29 novembre 1996

8 h 30

Prière.

Pétitions

Mme de Ste. Croix (Dalhousie--Restigouche-Est) dépose sur le bureau de la Chambre une pétition signée par des membres de la clientèle des services d'aide familiale de la Croix-Rouge du comté de Restigouche, qui protestent contre les réductions proposées de la rémunération, des avantages sociaux et de l'indemnité de déplacement du personnel d'aide familiale de la Croix-Rouge en service dans leurs collectivités. (Pétition 3.)

M. A. Landry (Nepisiguit) dépose sur le bureau de la Chambre une pétition signée par des membres de la clientèle des services d'aide familiale de la Croix-Rouge de la région de Nepisiguit, qui protestent contre les réductions proposées de la rémunération, des avantages sociaux et de l'indemnité de déplacement du personnel d'aide familiale de la Croix-Rouge en service dans leurs collectivités. (Pétition 4.)

Comité spécial sur les prix de l'essence

M. Byrne, du Comité spécial sur les prix de l'essence, présente le rapport provisoire du comité, ainsi qu'il suit :

le 29 novembre 1996

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick

Monsieur le président,

J'ai le plaisir de présenter le rapport provisoire du Comité spécial sur les prix de l'essence.

Le Comité spécial sur les prix de l'essence a été constitué par voie de résolution adoptée à la Chambre le 19 avril 1996 pour examiner les prix de l'essence au Nouveau-Brunswick ainsi que faire enquête et formuler à la Chambre des recommandations à cet égard. Par conséquent, le comité a tenu des audiences publiques auxquelles ont comparu le grand public et des intervenants de l'industrie pour présenter leurs points de vue. Le comité a aussi entendu un certain nombre de représentants des gouvernements provinciaux et fédéral. Il a mené des recherches approfondies et fait une analyse des données reçues.

Le rapport provisoire contient les faits saillants de l'analyse du comité jusqu'à présent, ses conclusions préliminaires ainsi qu'une gamme d'options qu'il envisage pour formuler des recommandations. Le comité sollicite d'autres données et observations du public et des intervenants de l'industrie pour veiller à ce qu'il profite de tous les renseignements pertinents avant qu'un rapport définitif soit déposé à la Chambre.

Le comité est reconnaissant de l'aide fournie par les fonctionnaires du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie et par Robin McAdam, de KPMG, pour l'analyse et le formatage des données et d'autres renseignements. Le comité veut aussi souligner le service dévoué du personnel de l'Assemblée législative. Finalement, il remercie les nombreuses personnes qui sont intervenues au cours des audiences publiques ou qui ont présenté des mémoires.

Je voudrais aussi remercier les membres du comité de leur apport jusqu'à maintenant dans l'exécution du mandat du comité.

Le comité demande à présenter un autre rapport.

Voici le texte intégral du rapport du comité :

I Introduction

A. Mandat

Le 19 avril 1996, l'Assemblée législative a adopté une résolution « que la Chambre constitue un Comité spécial sur les prix de l'essence pour examiner le prix de l'essence au Nouveau-Brunswick ainsi que faire enquête et formuler à la Chambre des recommandations ». Le texte complet de la résolution se trouve à l'annexe A.

La résolution a été présentée en réponse aux préoccupations du public, selon lesquelles les prix de l'essence au Nouveau-Brunswick ne reflétaient pas le taux relativement bas de la taxe provinciale sur les carburants. La résolution tient compte de l'importance pour les gens du Nouveau-Brunswick d'avoir accès à des carburants à un prix équitable.

B. Audiences publiques et collecte de données

Le Comité spécial sur les prix de l'essence a entrepris des recherches exhaustives et a tenu des audiences publiques. Toutes les compagnies de l'industrie de l'essence y étaient représentées ainsi que le gouvernement fédéral, d'autres provinces et notre propre province. Une liste des intervenants se trouve à l'annexe B. La pièce 1 résume les autres recherches entreprises par le comité.

C. Objectifs du rapport provisoire

Le rapport provisoire est publié pour encourager l'apport des intervenants quant aux conclusions préliminaires qui y sont contenues et aux diverses recommandations à l'étude par le comité. Le rapport donne les faits saillants de l'analyse du comité jusqu'à présent, les conclusions préliminaires du comité ainsi que la gamme d'options que celui-ci envisage pour formuler des recommandations. Le comité encourage le public et les intervenants de l'industrie à donner leur apport pour veiller à ce que ses travaux profitent de tous les renseignements pertinents avant la publication d'un rapport définitif. Les observations peuvent être envoyées au comité par l'intermédiaire du bureau du greffier de l'Assemblée législative et devraient être reçues avant le 15 janvier 1997.

D. Remerciements

Le comité souhaite remercier de leurs efforts les personnes qui ont participé aux audiences publiques. La recherche et l'analyse contenues dans les interventions étaient très approfondies et ont été très appréciées. Il faut aussi féliciter le personnel du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie, qui, sur demande, a aidé à la recherche. Enfin, le comité est reconnaissant de la coopération et de l'aide des représentants d'autres provinces qui ont partagé les renseignements et facilité une telle entreprise.

Pièce 1

Sommaire des recherches entreprises par le comité

- ° Comparaison des prix, incluant et excluant les taxes, pour tous les grands centres partout au Canada, par grand centre au Nouveau-Brunswick, à certains points frontaliers choisis du Maine, et pour des États américains choisis, ainsi que les moyennes nationales, de 1989 à 1996.
- ° Comparaison des taxes provinciales et fédérales sur le carburant partout au Canada et avec le Maine, de 1989 à 1996.
- ° Comparaison de la marge bénéficiaire pour le détaillant pour tous les grands centres du Canada, de 1989 à 1996.
- ° Comparaison de la marge bénéficiaire pour les grossistes et les entreprises de raffinage pour tous les grands centres du Canada, de 1989 à 1996.
- ° Comparaison des prix, des marges bénéficiaires et des prix du brut.
- ° Structure de l'industrie du Nouveau-Brunswick, y compris le nombre de points de vente par marque.
- ° Coûts du transport maritime et par camion par endroit au Nouveau-Brunswick.
- ° Répercussions du volume sur le prix du litre.

- ° Examen des données sur la rentabilité des pétrolières.
- ° Profil des règlements provinciaux et fédéraux applicables partout au Canada.
- ° Profil des stratégies de réglementation et d'études connexes dans des États choisis des États-Unis.

II Données de base sur le marché pétrolier : Canada et Nouveau-Brunswick

A. Production de pétrole brut

Pétrole brut est le terme utilisé pour décrire le pétrole dans son état naturel, lorsqu'il est pompé de puits marins ou continentaux. Le baril est l'unité de mesure du pétrole brut pour le commerce. Un baril est égal à 159 L. La plus grande partie de la production canadienne de pétrole brut ou de l'activité « en amont » de l'industrie pétrolière se fait dans l'ouest du Canada. Le champ Cohasset-Panuke, au large de la côte de la Nouvelle-Écosse, produit de 20 000 à 25 000 barils de brut par jour, dont la plus grande partie est expédiée aux États-Unis. Les champs Hibernia et Terra Nova exploités au large de la côte de Terre-Neuve devraient produire 200 000 barils par jour.

Les producteurs pétroliers paient généralement des redevances aux autorités où les puits sont situés pour compenser l'épuisement d'une ressource non renouvelable. Au Canada, ces redevances sont perçues par les provinces.

La composition du pétrole brut varie selon sa source. Les principaux facteurs sont la teneur en soufre et la densité. Le prix du brut est établi à un emplacement donné par rapport à sa source, qui sert d'indicateur de type ou de qualité. West Texas Intermediate, North Sea Brent et Arabian Light sont des bruts semblables et servent de bruts de référence pour établir le prix d'autres types de pétrole brut léger. Un exemple d'un prix de référence serait « West Texas Intermediate à Chicago ».

Le prix du pétrole brut est déterminé par les forces mondiales du marché, selon l'offre et la demande. Les raffineries peuvent conclure des contrats avec des producteurs pour un approvisionnement à long terme à des prix fixes ou acheter sur le marché libre et prendre livraison immédiatement. Ainsi, à n'importe quel moment, des raffineries dans une même région de marché pourraient payer des prix différents pour le brut en raison de différents contrats d'approvisionnement. Les sondages de RNCan indiquent que, dans l'ensemble du Canada, le coût moyen du brut représente de 14,0 ¢ à 16,0 ¢ du coût total d'un litre d'essence sans plomb ordinaire entre 1991 et 1995, ou environ 29 % du prix de détail de l'essence.

B. Activités des raffineries

Le pétrole brut est transporté des champs pétrolifères aux raffineries par oléoduc ou par navire-citerne. Les raffineries du Canada atlantique achètent la majeure partie de leur approvisionnement sur le marché international. Le brut produit dans l'ouest du Canada a tendance à être lourd alors que les raffineries du Canada atlantique sont installées pour traiter des pétroles légers.

Le Canada compte 21 raffineries, qui produisent toute une gamme de produits pétroliers. Le tableau ci-dessous présente les données de Statistique Canada sur les grandes catégories de produits, l'utilisation principale de chaque genre de produit et la proportion de la demande de pétrole brut attribuable à chaque catégorie :

- essence automobile voitures et camions légers 42 %
- carburant diesel camions routiers et trains 22 %
- mazout lourd chauffage pour industries et grands établissements 7 %
- carburant aviation aéronefs 6 %
- mazout léger chauffage domestique 6 %
- autres produits huile lubrifiante, graisse, asphalte et matières premières pétrochimiques, par exemple 17 %

Les raffineries peuvent modifier leurs activités pour traiter des pétroles bruts dont la composition varie dans une certaine mesure, ainsi que divers mélanges de produits. En hiver, par exemple, les raffineries produisent moins d'essence automobile et plus de mazout léger pour chauffage domestique.

La capacité des raffineries canadiennes varie de 3 600 à 237 500 barils par jour. La plupart des raffineries appartiennent à des pétrolières intégrées qui possèdent leurs propres puits de production. Certaines, y compris deux des trois raffineries qui servent le Nouveau-Brunswick, appartiennent à des compagnies qui n'ont que des activités en aval, soit des réseaux de commercialisation et de distribution comprenant des points de vente au détail.

La plupart des entreprises de raffinage canadiennes ont conclu des conventions d'échanges réciproques. De tels arrangements permettent à des compagnies comme Shell ou Petro-Canada, qui n'ont pas d'installations de raffinage au Canada atlantique, d'échanger un nombre égal de litres avec la Compagnie Pétrolière Impériale, par exemple, qui a une raffinerie au Canada atlantique. En échange des produits qu'elle fournit dans le Canada atlantique, la Compagnie Pétrolière Impériale pourrait obtenir un volume équivalent de produits dans une autre région où elle n'a pas de raffinerie.

Les entreprises de raffinage vendent leurs produits aux détaillants d'essence et aux distributeurs d'autres produits pétroliers soit directement des réservoirs de stockage de leur raffinerie, soit au moyen de leurs terminaux de distribution. Habituellement, les produits pétroliers raffinés comme l'essence sont acheminés aux terminaux de distribution par navire-citerne ou par oléoduc. Dans les provinces de l'Atlantique, tous les terminaux sont alimentés par des navires-citernes. Ensuite, les camions-citernes routiers transportent l'essence du terminal ou des installations de remplissage de camions de la raffinerie (appelées « bâtis de chargement ») aux réservoirs de stockage souterrains de chaque point de vente au détail. D'après les données de RNCAN, le coût de conversion du pétrole brut en essence automobile et de livraison de l'essence aux détaillants a diminué, passant en moyenne de 12,3 ¢ le litre au Canada en 1991 à 7,5 ¢ le litre en 1995. Un tel élément de coût a été ramené de 22 % à 14 % du prix de détail.

C. Secteur de la vente au détail

Les entreprises de raffinage mettent leur produit à la disposition des consommateurs et consommatrices par l'intermédiaire d'une gamme de distributeurs et de points de vente au détail. Les points de vente au détail varient pour ce qui est des aspects suivants.

- *Propriété* : les points de vente peuvent être la propriété de pétrolières intégrées, d'entreprise de raffinage, de gens d'affaires indépendants ou de détaillants à succursales.

- *Exploitation* : les points de vente peuvent être exploités par leur propriétaire ou du personnel employé directement par le propriétaire, ou ils peuvent être loués à un exploitant.

- *Arrangement de vente pour l'essence* : des détaillants achètent et revendent l'essence et interviennent ainsi dans le prix de vente au détail. Des points de vente, même des indépendants, vendent de l'essence à commission, et leur fournisseur est propriétaire de l'essence jusqu'à ce qu'elle soit pompée dans le véhicule du consommateur ou de la consommatrice. Lorsqu'il y a de tels arrangements, le détaillant n'intervient pas dans l'établissement du prix. Au cours d'une guerre des prix, les fournisseurs peuvent passer du système de détaillants qui achètent et revendent à un système de commission pour que ce soit eux et non les détaillants qui subissent le coût de la guerre des prix. À moins de connaître l'étendue des arrangements en matière de commission, il est difficile de déterminer dans quelle mesure les fournisseurs interviennent dans l'établissement des prix.

- *Utilisation d'une marque* : la plupart des détaillants exploitent leur commerce sous la marque de la pétrolière intégrée ou de l'entreprise de raffinage qui prend les arrangements pour les approvisionner. Certaines entreprises indépendantes exploitent leur commerce sous leur propre nom ou le nom du grossiste qui les approvisionne.

- *Services complémentaires offerts et niveau de dépendance sur les ventes d'essence* : une majorité de points de vente produisent maintenant d'importants revenus grâce à d'autres secteurs d'activité tels que dépanneur, restaurant, lave-auto ou poste de travail traditionnel.

Les marges bénéficiaires moyennes pour le détaillant partout au Canada, selon le sondage de RNCAN auprès des grands centres sont passées de 3,9 ¢ le litre à 2,9 ¢ le litre de 1991 à 1995. Les détaillants font alors en moyenne 2,9 ¢ le litre pour couvrir les frais d'entreposage, de pompage et de distribution de l'essence, ainsi que les frais de carte de crédit, et réaliser un profit.

Le prix canadien moyen en 1995, selon le sondage de RNCAN auprès des grands centres, était de 54,1 ¢ le litre.

D. Structure de l'industrie du carburant au Nouveau-Brunswick

Le Nouveau-Brunswick a environ 683 points de vente d'essence au détail. Leur volume de ventes moyen est estimé à 1,36 million de litres par année, comparativement à une moyenne canadienne d'environ 2 millions de litres. La pièce 3 donne une ventilation estimée des points de vente par marque et par comté. Plus de 60 % des points de vente affichent les marques Irving et Compagnie Pétrolière Impériale. Moins de 10 % des points de vente tombent dans la catégorie des entreprises indépendantes. Les points de vente indépendants sont ceux qui n'appartiennent pas à un raffineur ou à un producteur de pétrole et n'affichent pas la marque d'un raffineur ou d'un producteur. Le Nouveau-Brunswick se situe à l'avant-dernier rang au Canada pour le pourcentage des points de vente indépendants.

Deux raffineries assurent la majeure partie de l'approvisionnement de la province. La raffinerie Irving, à Saint John, n'alimente que les points de vente Irving. La plupart des autres points de vente, quelle que

soit leur marque, sont alimentés par la raffinerie de la Compagnie Pétrolière Impériale à Dartmouth. La raffinerie Irving est la plus grande au Canada, ayant une capacité de 237 500 barils de brut par jour. La capacité de la raffinerie de la Compagnie Pétrolière Impériale, qui est de 82 200 barils de brut par jour, se situe dans la moyenne canadienne. Ces raffineries peuvent obtenir le brut à des prix comparables à ceux du reste du Canada. La partie IV contient des données précises à ce sujet.

Aucun point de vente au Nouveau-Brunswick n'est situé très loin d'un terminal de distribution en gros. Il y a des « bâtis de chargement » ou terminaux de distribution à Saint John (Compagnie Pétrolière Impériale), à Chatham (Ultramar) et à Belledune (Shell), qui fournissent généralement toutes les grandes marques sauf Irving. Le nord-ouest de la province est alimenté en partie par la raffinerie Ultramar de Saint-Romuald, au Québec. Le coût de transport de Dartmouth à la plupart des points de vente du Nouveau-Brunswick, y compris le coût de transport maritime vers les terminaux de distribution mentionnés, se situe entre 1 ¢ et 2 ¢ le litre. Les coûts de transport vers les points de vente alimentés par la raffinerie de Saint John sont généralement plus bas. Il est estimé que les coûts de transport par camion sont de 0,4 ¢ à 0,5 ¢ le litre pour 100 km.

Le niveau des prix au Nouveau-Brunswick comparativement au reste du Canada est examiné dans la partie IV.

Les taxes sur l'essence au Nouveau-Brunswick sont de 24,4 ¢ le litre, ce qui place la province à l'avant-dernier rang au Canada. La moyenne canadienne est de 28,2 ¢ le litre. Le niveau des taxes au pays en août 1996, exprimé en cents par litre, était le suivant, selon les données de Ressources naturelles Canada :

Montréal (Québec) 34,2

Halifax (Nouvelle-Écosse) 27,2

St. John's (Terre-Neuve) 30,2

Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) 25,7

Vancouver (Colombie-Britannique) 28,7

Winnipeg (Manitoba) 25,2

Regina (Saskatchewan) 28,7

Saint John (Nouveau-Brunswick) 24,4

Toronto (Ontario) 28,4

Calgary (Alberta) 22,7

La pièce 2 donne une définition des principales catégories d'intervenants dans le commerce de l'essence au Nouveau-Brunswick. Dans le présent rapport, le terme « entreprise de raffinage et de distribution » désigne tant les pétrolières intégrées qui ont des activités de production, de raffinage et de distribution que les pétrolières qui n'ont que des activités de raffinage et de distribution.

Pièce 2

Intervenants de l'industrie pétrolière et définitions

Pétrolières intégrées

Il s'agit typiquement d'importantes multinationales qui :

- produisent du pétrole brut à partir de leurs propres puits ;
- raffinent le brut en une variété de produits, y compris l'essence, qui compte pour environ 38 % de la production raffinée d'un baril de brut ;
- exploitent des terminaux de distribution ou « bâtis de chargement », formés habituellement de grands réservoirs en vrac appelés parc de stockage, situés dans un terminal permettant aux navires-citernes de décharger ;
- font la distribution de l'essence dans des points de vente leur appartenant et dans des points de vente appartenant à d'autres entreprises ou particuliers. Les points de vente appartenant aux pétrolières intégrées sont généralement exploités sous le nom de celles-ci. Les points de vente indépendants peuvent être exploités sous le nom d'une des marques principales ou sous le nom d'une marque indépendante.

Les pétrolières intégrées en activité au Nouveau-Brunswick sont Compagnie Pétrolière Impériale, Shell et Petro-Canada. Metro est une marque qui appartient à Compagnie Pétrolière Impériale.

Entreprises de raffinage et de distribution et entreprises de raffinage régionales

Ces compagnies diffèrent des pétrolières intégrées seulement en ce qu'elles n'ont pas d'exploitations de production de pétrole. Elles achètent du pétrole brut sur le marché mondial pour leurs exploitations de raffinage. Les entreprises de raffinage et de distribution en activité au Nouveau-Brunswick sont Ultramar et Irving Oil. XL et Turbo sont des marques appartenant à Ultramar.

Entreprises indépendantes sous marque

Il s'agit d'entreprises de distribution d'essence indépendantes qui possèdent un point de vente ou plus et qui achètent de l'essence d'une entreprise de raffinage et de distribution ou d'une pétrolière intégrée. Ces points de vente sont exploités sous la marque de l'entreprise de raffinage et de distribution ou de la pétrolière intégrée qui les approvisionne. Ils ont généralement des ententes pluriannuelles avec leur fournisseur selon lesquelles ils acceptent de n'acheter que de ce fournisseur. Celui-ci investit souvent dans des affiches, de l'équipement ou des améliorations aux installations en échange de l'engagement d'achat à long terme.

Entreprises indépendantes sans marque

Il s'agit d'entreprises de distribution d'essence indépendantes qui possèdent ou approvisionnent un point de vente ou plus et qui achètent de l'essence d'une entreprise de raffinage et de distribution ou d'une pétrolière intégrée. Ni ces entreprises ni leurs clients n'exploitent d'entreprise sous la marque d'une entreprise de raffinage et de distribution ou d'une pétrolière intégrée. Canadian Tire, Wilson, Greg's et Daly's sont des exemples d'entreprises indépendantes sans marque.

Dans le rapport, l'expression « entreprise de raffinage et de distribution » renvoie aux entreprises de raffinage et de distribution et aux pétrolières intégrées. Lorsque l'expression « entreprise indépendante » est utilisée, elle renvoie aux entreprises indépendantes sans marque.

[Pièce 3 Ventilation des points de vente au détail au Nouveau-Brunswick]

III Faits saillants des audiences et contexte de réglementation

A. Aperçu des interventions des pétrolières aux audiences

Les pétrolières qui ont une capacité de raffinage ont présenté un point de vue concordant aux audiences du comité, à savoir qu'il est inutile d'envisager de réglementer davantage l'industrie de l'essence. Les principales raisons invoquées à l'appui de leur position sont les suivantes :

- ° Les prix de l'essence, taxes non comprises, et les marges bénéficiaires de raffinage et de distribution ont baissé au Nouveau-Brunswick et au Canada au cours des cinq dernières années.
- ° L'essence, taxes non comprises, coûte environ 30 % de moins aujourd'hui qu'en 1980, après correction pour l'inflation.
- ° Les pratiques de vente au détail de l'essence évoluent rapidement. Le point de vente traditionnel à deux baies avec îlot de distribution est devenu relativement rare, un nombre grandissant de points de vente ayant d'autres sources de revenus importantes telles qu'un dépanneur ou un restaurant. L'essence est au moins aussi importante pour ces points de vente comme moyen d'attirer la clientèle que comme source directe de profits.
- ° Le Nouveau-Brunswick a un grand nombre de points de vente au détail eu égard à sa population et au volume à écouler. En conséquence, son réseau de distribution est coûteux en soi, ce qui explique les prix plus élevés.
- ° Les entreprises indépendantes accroissent leur part du marché tant à l'échelle nationale qu'au Nouveau-Brunswick.
- ° Les provinces qui ont fait l'expérience de la réglementation voient habituellement augmenter les prix de détail. La Nouvelle-Écosse est souvent citée en exemple.

B. Interventions des vendeurs indépendants

Les interventions des vendeurs d'essence indépendants affichant la marque d'une pétrolière intégrée et les opinions exprimées par des chaînes indépendantes comme Wilson et Greg's sont concordantes. Leurs principales affirmations sont les suivantes :

- ° Les entreprises de raffinage et de distribution mènent une campagne concertée visant à diminuer le nombre de points de vente au détail indépendants dans la province.

° Les moyens qu'utilisent les entreprises de raffinage et de distribution pour pressurer les vendeurs indépendants sont notamment les suivants :

- un assortiment de nouveaux frais inattendus ou de modifications des coûts liés au crédit, au rajustement des prix en fonction de la température et à l'équipement de communication ;

- des prix tellement discriminatoires que les vendeurs paient des prix de gros plus élevés que le prix de détail de points de vente voisins qui affichent la marque de leur fournisseur.

° Les vendeurs indépendants sont importants pour les consommateurs parce qu'ils stimulent la concurrence des prix sur le marché.

° Les entreprises indépendantes qui ont une structure de coûts d'exploitation peu élevés et font bénéficier les consommateurs de leurs gains d'efficacité donnent à ces derniers un choix et une bonne valeur et incitent tous les détaillants à augmenter leur efficacité.

° Il est injuste et contraire aux intérêts des consommateurs de permettre aux pétrolières intégrées d'utiliser les marges bénéficiaires d'activités sans rapport avec la vente au détail pour financer les guerres de prix qu'elles entreprennent en vue de mener les entreprises indépendantes à la faillite ou de leur enlever toute influence sur la fixation des prix.

° Si les entreprises indépendantes sont éliminées du marché, l'arrivée de nouveaux venus qui stimuleront la concurrence des prix est hautement improbable. Le marché, ne comptant que quelques intervenants, sera moins compétitif et plus exposé à des prix élevés à long terme.

C. Initiatives prises dans d'autres provinces et au palier fédéral

Au cours des dernières années, la seule province qui soit intervenue de façon notable à des fins de réglementation est l'Île-du-Prince-Édouard. Elle réglemente tous les aspects de la vente de l'essence au détail, y compris les prix et les marges bénéficiaires. Toutefois, les prix de l'essence sont devenus une question d'intérêt dans un certain nombre de provinces canadiennes, et des stratégies de réglementation sont réexaminées.

Le Québec a annoncé le 17 octobre 1996 un nouveau système de réglementation qui vise la marge bénéficiaire tant pour la vente de gros que pour la vente au détail. La Colombie-Britannique mène une enquête et a publié un rapport préliminaire en septembre 1996. Ce rapport indique que certains aspects du marché, en Colombie-Britannique, ne correspondent pas aux conditions d'une concurrence intégrale dans l'industrie et ajoute que la discrimination en matière de prix semble se pratiquer. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a entrepris des pourparlers avec les pétrolières en raison de préoccupations selon lesquelles la discrimination pourrait nuire aux distributeurs indépendants de la province et à la concurrence en général.

Au palier fédéral, le Bureau de la politique de concurrence mène actuellement une enquête sur l'industrie de l'essence.

D. Réglementation aux États-Unis

Un certain nombre d'États des États-Unis ont appliqué des mesures législatives sur les pratiques de distribution équitables pour protéger les distributeurs d'essence indépendants contre les prix abusifs. Environ 21 États se sont dotés de lois contre la vente à perte, et 6 États ont des mesures législatives imposant une dissociation partielle. Les lois contre la vente à perte interdisent aux détaillants d'essence de vendre à un prix qui ne couvre pas leurs coûts d'exploitation, des exceptions étant accordées notamment pour la promotion de l'ouverture d'une nouvelle station ou pour permettre d'égaliser le prix d'un concurrent. Les lois imposant une dissociation partielle interdisent aux pétrolières intégrées d'exploiter des points de vente mais non d'être propriétaires de ceux-ci.

Une série d'études ont été effectuées sur les répercussions de telles lois. Malheureusement, il est difficile de tirer des conclusions nettes à partir de ces études. Un observateur de l'industrie a remarqué qu'on peut souvent prédire les conclusions des études si on sait qui les a parrainées.

Une étude digne de mention, publiée en 1987 sous les auspices du American Petroleum Institute (API), s'intitulait *The Effects of State "Below Cost" Selling Laws on Retail Prices of Motor Gasoline* [L'influence des lois des États concernant la vente à perte sur les prix de détail de l'essence]. L'API est l'association industrielle des pétrolières intégrées des États-Unis. Les pétrolières qui font des affaires au Nouveau-Brunswick ont cité l'étude dans leurs interventions devant le comité. Cette étude présente une analyse indiquant que, durant les 12 mois suivant immédiatement la mise en oeuvre de mesures législatives contre la vente à perte dans trois États dotés de telles lois, les prix ont été plus élevés que dans les États qui n'avaient pas de ces lois. L'étude conclut que celles-ci sont contraires à l'intérêt des consommateurs. Le comité a examiné de près l'étude et a dégagé des sujets de préoccupation quant à la méthodologie employée. Notamment, la brièveté de la période considérée permet de mettre en doute la validité des conclusions.

Les distributeurs indépendants des États-Unis font des pressions en faveur d'un avant-projet de loi appelé HR 2966, qui apporterait des changements au palier fédéral touchant la loi nationale intitulée *Petroleum Practices Marketing Act*. Cette mesure législative se caractérise surtout comme une mesure antidiscriminatoire, car, au lieu d'interdire la vente à perte, elle interdirait à une entreprise de raffinage et de distribution de vendre à ses clients réguliers à un prix excédant 94 % du prix de vente à ses propres points de vente. Une telle proposition permettrait à une entreprise de raffinage de se lancer dans une guerre des prix, mais l'entreprise devrait en même temps protéger tous ses clients réguliers.

IV Analyse des questions clés

Le comité a cerné des questions clés à analyser dans le présent rapport provisoire :

- différences de prix inexplicables,
- répercussions de la réduction de la taxe sur le carburant,
- impact des entreprises indépendantes,
- différenciation des prix.

Les questions sont discutées à tour de rôle plus loin.

A. Différences de prix inexplicables

Le comité a examiné des données sur la tendance des prix, fournies par Ressources naturelles Canada, qui comparent les prix à Saint John à la moyenne des prix dans d'autres grands centres dans l'ensemble du pays. La pièce 4 comprend un graphique qui montre une telle comparaison pour la période de 1989 à 1996. La pièce indique que, même si le prix à Saint John était semblable en 1989 et en 1990 à la moyenne dans les grandes villes, un écart a commencé à se produire en septembre 1991. L'écart entre le prix à Saint John et la moyenne dans les grandes villes a augmenté de 1991 à 1995, comme l'indique la pièce 5. L'écart a diminué et est peut-être disparu en 1996.

Le comité n'a reçu aucune justification fondée sur les coûts pour expliquer dans quelle mesure les prix à Saint John ont commencé en 1991 à dépasser la moyenne dans les grandes villes pour rester supérieurs à celle-ci jusqu'en 1996. La pièce 6 indique les différences entre les prix à Saint John et les moyennes dans les grandes villes, qui ont été calculées par Ressources naturelles Canada. De 1991 à 1995, la différence s'est chiffrée en moyenne à plus de 4 ¢ le litre.

De nombreux intervenants aux audiences publiques ont indiqué que les différences de prix au Nouveau-Brunswick sont attribuables aux différences de volume moyen par point de vente à Saint John comparativement aux autres grands centres. Le comité reconnaît les effets du volume moyen mais il croit qu'ils ont peut-être été exagérés. Selon l'analyse du comité, peut-être 1 ¢ de la différence de plus de 4 ¢ peut être attribué au volume moyen au Nouveau-Brunswick, qui est plus bas que la moyenne. Cela laisse inexplicables une différence d'environ 3 ¢. De nombreux intervenants aux audiences publiques ont indiqué que les prix de l'essence reflètent les forces du marché. Par conséquent, la conclusion préliminaire du comité est que le marché néo-brunswickois n'a pas été assez concurrentiel de 1991 à 1995.

La pièce 7 fournit des données comparatives quant aux taxes, aux prix et aux marges bénéficiaires pour les grandes villes de chaque province, de 1989 à 1996.

[Pièce 4 Moyenne des prix de détail à Saint John et au Canada, taxes non comprises, 1989-1996]

[Pièce 5 Moyenne des prix de détail à Saint John et au Canada, taxes non comprises, de juillet 1991 à décembre 1995]

[Pièce 6 Coûts de raffinage et de distribution et marges bénéficiaires à Saint John et au Canada, 1992-1996]

[Pièce 7 Taxes, prix de détail et marges bénéficiaires par province, 1989 à 1996]

B. Réduction de la taxe sur le carburant

Le Nouveau-Brunswick a réduit la taxe sur l'essence de 2 ¢ le litre en avril 1992. Le Nouveau-Brunswick se situe maintenant à l'avant-dernier rang au Canada, avant l'Alberta seulement, pour ce qui est du niveau de taxe.

Le comité estime qu'il est nécessaire d'entreprendre une comparaison nationale des prix et des marges bénéficiaires avant et après la modification de la taxe pour savoir dans quelle mesure la réduction de la taxe a effectivement été transmise aux consommateurs. De 1989 à 1990, avant la

réduction de la taxe, les prix, taxes non comprises, à Saint John (Nouveau-Brunswick) étaient comparables à ceux du reste du pays, comme le montre la pièce 4. Puisque le coût du brut au Nouveau-Brunswick est comparable à celui dans le reste du pays, on peut conclure que les marges bénéficiaires du raffinage et pour le détaillant étaient également comparables à la moyenne nationale pendant la période en question. La pièce 6 indique que, pendant les six premiers mois de 1992, période à laquelle la réduction de la taxe est entrée en vigueur, les marges bénéficiaires réunies du raffinage et pour le détaillant à Saint John ont dépassé de 3,7 ¢ la moyenne nationale pour les grands centres. Pendant les six premiers mois de 1995, les marges bénéficiaires réunies du raffinage et pour le détaillant à Saint John ont dépassé de 5,4 ¢ le litre la moyenne nationale pour les grands centres.

Eu égard à l'augmentation de l'écart entre les marges bénéficiaires du Nouveau-Brunswick et la moyenne nationale, le comité conclut que, avec le temps, les distributeurs pétroliers se sont en grande mesure emparés de la réduction de la taxe et que les consommateurs n'en ont pas profité pleinement. La réduction du taux d'imposition sur l'essence au Nouveau-Brunswick n'a pas amené une réduction parallèle des prix de l'essence pour les consommateurs du Nouveau-Brunswick. La taxe moins élevée a très bien pu donner aux distributeurs pétroliers l'occasion de réaliser des marges bénéficiaires plus élevées. Les consommateurs ne voient que les prix incluant les taxes quand ils comparent les prix dans les diverses provinces.

C. Impact des entreprises indépendantes

Le comité a obtenu de diverses sources de l'information indiquant que la structure concurrentielle du marché influe sur les prix. Premièrement, des intervenants aux audiences publiques ont appris au comité que les prix découlent des forces du marché. Le comité comprend par là qu'une concurrence accrue tend à faire baisser les prix, tandis qu'une concurrence moins intense les rend relativement élevés. Un examen de données sur la structure des prix et de l'industrie semble appuyer une telle conclusion.

Une analyse a été entreprise en vue de comparer le prix moyen par province pour les grands centres sur lesquels Ressources naturelles Canada, ou RNCAN, a fait un sondage avec le pourcentage de points de vente indépendants dans les provinces respectives. La pièce 8 contient le diagramme de dispersion. La pièce 9 comprend un diagramme qui représente le prix moyen par rapport au volume moyen des ventes pour chaque province. Bien que de telles analyses ne soient pas sophistiquées, elles laissent entendre que le pourcentage d'entreprises indépendantes et le volume moyen des ventes ont une incidence sur les prix. La conclusion préliminaire du comité est que la présence d'entreprises indépendantes fait effectivement baisser les prix.

Pour en arriver à une telle conclusion, le comité a aussi examiné l'incidence apparente des entreprises indépendantes en Nouvelle-Écosse et les différences de prix d'un comté du Nouveau-Brunswick à l'autre.

La pièce 10 indique la tendance des prix à Halifax depuis 1989. Une baisse des prix a accompagné l'arrivée de nouveaux distributeurs indépendants depuis la déréglementation de l'industrie.

Les pièces 3 et 11 montrent la structure de l'industrie néo-brunswickoise ainsi que des données sur les prix moyens. En général, les comtés avec le plus grand nombre d'entreprises indépendantes ont les prix les plus bas, et les comtés où une seule entreprise domine le plus ont les prix les plus élevés.

Le Nouveau-Brunswick est une province ayant un très bas pourcentage global d'entreprises indépendantes. Une conclusion préliminaire du comité est qu'un tel fait a contribué aux différences de prix inexplicables constatées plus haut.

D. Différenciation des prix

Le Nouveau-Brunswick doit se préoccuper du niveau de concurrence sur son marché. Deux compagnies contrôlent plus de 60 % des points de vente au détail et dominent un pourcentage peut-être plus grand du volume global des ventes au détail. La province a peu d'entreprises indépendantes comparativement à la plupart des autres provinces. Le marché de gros est encore plus concentré. De 1991 à 1995, il y a eu des différences inexplicables entre les prix à Saint John et ceux dans d'autres grands centres du pays.

Dans un tel contexte, les audiences publiques ont fourni un certain nombre d'exemples où des détaillants donnés ont dû payer l'essence plus cher que le prix de détail à des points de vente affichant la marque de leur fournisseur. Il est clair que divers points de vente dans la même zone fonctionnelle paient des prix de gros très différents au même fournisseur en raison d'une différenciation des prix.

Le genre de différenciation des prix qui s'est produit pourrait obliger des entreprises indépendantes sous marque et sans marque à se retirer du marché ou, du moins, du processus de fixation des prix. Par conséquent, le comité estime que de telles pratiques représentent effectivement une menace pour le degré global de concurrence dans la province. La fixation de prix abusifs est une question qui relève du gouvernement fédéral. Toutefois, il semble peu probable que les détaillants d'essence indépendants

soient protégés de façon efficace, en raison du fardeau de la preuve requis en application de la *Loi sur la concurrence* pour prouver que des prix abusifs ont été fixés.

[Pièce 8 Prix de détail, taxes non comprises, comparé au volume annuel des ventes par point de vente]

[Pièce 9 Prix de détail moyen à Saint John comparé au prix de détail moyen, taxes non comprises, pour les grandes villes du Canada atlantique, 1989-1996]

[Pièce 10 Structure de l'industrie de vente au détail de l'essence au Nouveau-Brunswick]

[Pièce 11 Marge bénéficiaire totale pour le détaillant et le grossiste, moyenne de 1991 à 1996, comparée aux taxes globales]

E. Sommaire des conclusions préliminaires

Eu égard aux observations précitées, voici les conclusions préliminaires du comité :

- Les différences de coût n'expliquent pas pleinement les prix plus élevés payés pendant une grande partie des six dernières années par les consommateurs d'essence du Nouveau-Brunswick comparativement aux consommateurs dans d'autres provinces. En outre, les différences de coût n'expliquent pas pleinement non plus les différences de prix d'un comté du Nouveau-Brunswick à l'autre.
- Le marché néo-brunswickois n'a pas été suffisamment concurrentiel pendant une bonne partie des six dernières années.
- Les consommateurs néo-brunswickois n'ont pas profité pleinement de la réduction de la taxe provinciale en 1992.
- Le taux d'imposition moins élevé au Nouveau-Brunswick a facilité aux distributeurs pétroliers dans la province la réalisation de marges bénéficiaires plus élevées.
- Les activités de différenciation des prix de la part des entreprises de raffinage et de distribution risquent d'obliger à se retirer du marché les quelques entreprises indépendantes qui existent effectivement.
- Un climat favorable à la présence d'entreprises indépendantes et à la concurrence sur le plan du gros et du détail serait souhaitable pour les consommateurs.

V Options

L'objectif du comité est de déterminer le contexte qui permettra au marché de fonctionner à long terme à l'avantage des consommateurs. À cette fin, le comité a examiné une gamme d'options, dont celles-ci :

- ° réglementation des prix,
- ° séparation et séparation partielle,
- ° lois sur la vente à perte,
- ° stratégies pour encourager la compétition entre grossistes,
- ° lois sur les pratiques équitables de distribution,
- ° augmentation de la surveillance et de l'obligation de rendre compte de l'industrie.

L'expérience de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard dans le domaine de la réglementation des prix ne semble pas avoir été à l'avantage des consommateurs. En conséquence, la réglementation des prix n'est pas une option que le comité envisage.

Le comité cible quatre options pour formuler des recommandations :

- ° Une marge bénéficiaire minimale obligatoire pour le détaillant entre 0 ¢ et 3 ¢ le litre, qui pourrait être mise en oeuvre par règlement au titre des mesures législatives actuelles. L'objectif d'une telle mesure serait de limiter les dommages que peuvent subir les entreprises indépendantes aux mains des entreprises de raffinage et de distribution pendant une guerre des prix.
- ° Une loi sur des pratiques de distribution équitables fondée sur le « HR 2966 », qui a été proposé au palier fédéral américain.

° Une loi sur mesure relativement à des pratiques de distribution équitables du genre de celle proposée par le secteur indépendant.

° Une surveillance accrue de la structure, des prix et des marges bénéficiaires de l'industrie, ainsi que son obligation de rendre compte.

Chacune des options est décrite plus loin. Le comité est ouvert à un apport sur d'autres stratégies visant à encourager un marché compétitif qui maintiendra les prix et les marges bénéficiaires à des niveaux raisonnables dans l'avenir au Nouveau-Brunswick.

A. Marge bénéficiaire minimale au titre des mesures législatives actuelles

L'article 6 de l'actuelle mesure législative (*Loi sur la fixation du prix de l'essence, du carburant diesel et de l'huile de chauffage*) indique ceci : « Nul grossiste ne peut vendre de l'essence à un détaillant à un prix qui empêcherait celui-ci d'obtenir la marge bénéficiaire minimale pour le détaillant fixée par le Ministre conformément aux règlements. » Une option visant à limiter la différenciation des prix par les entreprises de raffinage et de distribution serait d'établir une marge bénéficiaire minimale entre 0 ¢ et peut-être 3,0 ¢ le litre.

Pour qu'une telle démarche atteigne l'objectif escompté, il faut un examen très minutieux des règlements afférents. La mesure législative laisse entendre que les détaillants ont le droit de vendre de l'essence au prix nécessaire pour conserver leur volume de vente habituel. Lorsque les détaillants vendent à ce prix pour conserver le volume, ils ont droit d'acheter l'essence à un prix qui leur permet de gagner au moins la marge bénéficiaire minimale prévue par la loi. Il faudrait alors que les règlements afférents comprennent un processus visant à établir le prix pour conserver le volume et qu'ils précisent les autres renseignements nécessaires pour qu'un détaillant puisse prouver qu'il n'a pas pu obtenir la marge bénéficiaire minimale prévue par la loi.

B. Mesures législatives contre la différenciation des prix similaires au HR 2966

La Society of Independent Gasoline Marketers of America (SIGMA) préconise un avant-projet de loi appelé HR 2966 préparé par son conseil juridique. Une copie du HR 2966 est à l'annexe C. L'avant-projet de loi a été présenté au palier fédéral mais il n'a pas été adopté. Il vise à améliorer les diverses lois actuelles en matière de vente à perte, car il n'interdit pas les guerres de prix et il définit une preuve suffisante à première vue, de façon à éviter un débat prolongé sur le sens des mots « à perte ».

La preuve suffisante à première vue est établie si une entreprise de raffinage vend à un revendeur à un prix plus élevé que 94 % de son prix de détail par gallon.

Le comité a des réserves quant aux marges bénéficiaires minimales qui sont implicitement établies par le choix du seuil de 94 %. Une option possible serait d'envisager une mesure législative semblable au HR 2966, mais de modifier la division 403*d*(1)(A), page 12, ligne 23, pour remplacer 94 % par 100 % du prix de détail par litre moins le coût du transport jusqu'au point de vente de la clientèle. La division *d*(1)(B) devrait être ajustée également.

C. Propositions du secteur indépendant

Le secteur indépendant a proposé les éléments suivant :

1. L'affichage des prix du gros occasionnels.

Les entreprises de raffinage et les grossistes doivent afficher leurs prix de gros sous marque dans un format accessible au public.

2. Le sans marque pas plus que le sous marque.

Il est illégal pour une entreprise de raffinage de conclure une entente avec un vendeur sous marque selon laquelle le prix de gros du sans marque est supérieur au prix de gros du sous marque de l'entreprise de raffinage.

3. Les entreprises de raffinage ne peuvent pas fixer le prix de vente au détail.

Il sera illégal pour une entreprise de raffinage de dicter le prix au détail des carburants, sauf que l'article ne s'appliquera pas aux ventes au détail d'une entreprise de raffinage dans les points de vente qu'elle exploite directement.

4. Le prix du gros occasionnel doit être inférieur au prix au détail moins le coût au détail.

Le prix à un point de vente exploité par une entreprise de raffinage, moins les frais de transport et d'exploitation au détail, ne devra en aucun temps être inférieur au prix que l'entreprise de raffinage demande à tout revendeur.

5. Des prix excluant les frais de transport doivent être offerts.

Les entreprises de raffinage et les grossistes doivent afficher les prix de gros excluant les frais de transports. (Les prix incluant les frais de transport pourraient également être offerts.)

6. Les vendeurs peuvent choisir le terminal.

Il sera illégal pour une entreprise de raffinage de limiter les points d'approvisionnement où les vendeurs peuvent obtenir leurs approvisionnements en carburants auprès de cette entreprise de raffinage.

7. La promotion de l'ouverture des points de vente est exemptée.

Une entreprise de raffinage et de distribution n'est pas liée par les modalités du numéro 4 qui précède pendant les deux premières semaines d'exploitation d'une station-service.

8. Les recours de matière civile.

Si un membre de l'industrie enfreint une disposition, il revient aux intérêts privés de lancer une poursuite au civil en vue d'obtenir une mesure de redressement par voie d'injonction ou des dommages et intérêts.

Le comité a des réserves quant aux marges bénéficiaires minimales qui sont implicitement établies par le numéro 4. Si une telle approche était envisagée, il serait peut-être nécessaire d'examiner une autre formulation pour le numéro 4. Une autre formulation possible serait celle-ci :

Le prix au point de vente exploité directement par une entreprise de raffinage, moins le coût du transport jusqu'au point de vente, ne sera en aucun temps inférieur au prix que l'entreprise de raffinage demande à tout revendeur.

Il y a donc, effectivement, deux variations à chacune des trois options présentées ci-dessus et que le comité étudie. Chacune des options A, B et C pourrait être mise en oeuvre de façon à prévoir une marge bénéficiaire minimale pour le détaillant qui viserait à atteindre le niveau d'une exploitation efficiente. Tour à tour, elles pourraient être mises en oeuvre de façon à seulement interdire à une entreprise de raffinage et de distribution de demander aux entreprises indépendantes de revente sous marque ou sans marque davantage que le prix que l'entreprise de raffinage et de distribution demande au public dans les points de vente qui affichent sa marque.

D. Surveillance et obligation de rendre compte accrues pour l'industrie

Cette option comprendrait une surveillance accrue de la structure et des prix de l'industrie ainsi que la publication de comparaisons de prix pour améliorer la sensibilisation du public aux pratiques de la fixation des prix. Les compagnies seraient obligées de déposer des renseignements précis, tels que le nombre de points de vente par propriétaire et les ententes d'exploitation. Un tel régime pourrait également exiger le signalement des cas où les prix de détail à des points de vente appartenant aux entreprises de raffinage et de distribution sont inférieurs au prix de gros d'autres clients.

VI Conclusion

Le rapport provisoire est publié pour encourager l'apport des intervenants quant aux conclusions préliminaires qui y sont contenues et aux diverses recommandations à l'étude par le comité. Celui-ci est engagé à trouver des moyens pour veiller à ce que le marché du Nouveau-Brunswick fonctionne de façon équitable et compétitive à l'avantage des consommateurs et affiche des prix et des marges bénéficiaires raisonnables compte tenu des coûts et par rapport à d'autres autorités.

Le président du comité,

(signature)

Greg Byrne, député

M. Byrne informe la Chambre d'une violation de privilège liée à la fuite apparente et à la publication de l'ébauche du rapport du Comité spécial sur les prix de l'essence, avant la présentation du rapport à la Chambre.

Le président reconnaît la gravité de l'affaire soulevée mais signale que le député n'a pas donné l'avis requis pour soulever la question de privilège.

Il est ordonné que le rapport soit reçu, que le comité soit maintenu et qu'il soit autorisé à présenter un autre rapport.

Pendant la période des questions, l'hon. M Valcourt invoque le Règlement ; il demande s'il convient que plus d'un ministre réponde à une même question.

Le président déclare que, même si l'opposition peut être indulgente et laisser deux ministres répondre à une question, il serait hautement inopportun que, dans les précédents de la Chambre, trois ministres aient répondu à une seule question.

L'hon. M. Valcourt prend la parole pour éclaircir des propos qu'il a tenus hier sur les gains hebdomadaires moyens au Nouveau-Brunswick.

Sur autorisation de la Chambre, l'hon. M. Valcourt dépose sur le bureau de la Chambre deux documents de Statistique Canada : d'une part, un extrait d'*Emploi, gains et durée du travail : Août 1996*, et, d'autre part, *The Daily [Le Quotidien]* du 28 novembre 1996.

Dépôt de projets de loi

Sont déposés et lus une première fois les projets de loi suivants :

par l'hon. M. King :

13, *Loi modifiant la Loi sur le mariage* ;

14, *Loi modifiant la Loi sur le changement de nom* ;

15, *Loi modifiant la Loi sur les services à la famille* ;

16, *Loi modifiant la Loi modifiant la Loi sur les services à la famille*.

Il est ordonné que ces projets de loi soient lus une deuxième fois à la séance suivante.

Avis de motion

M. Flynn donne avis de motion 58 portant que, le jeudi 5 décembre 1996, appuyé par M. McAdam, il proposera la résolution suivante :

attendu que le taux préférentiel des prêts bancaires est au niveau le plus bas qu'il ait été depuis des décennies, soit à 4,75 % à l'heure actuelle ;

attendu que les établissements financiers demandent dans certains cas plus de 17 % aux emprunteurs qui utilisent des cartes de crédit et que des grands magasins et d'autres magasins demandent des taux de plus de 28 %, ce qui donne le plus grand écart jamais vu au Canada entre les taux des cartes de crédit et les taux d'escompte ;

qu'il soit résolu que l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick exprime son appui aux efforts de plus d'une centaine de parlementaires fédéraux qui travaillent en vue d'obtenir une réduction des taux pour les utilisateurs de cartes de crédit à la consommation.

Deuxième lecture

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 2, *Loi abrogeant la Loi sur les caisses d'entraide économique*, la tenue d'un vote nominal est demandée. La motion portant deuxième lecture est adoptée par le vote suivant :

POUR : 24

l'hon. M. Frenette	l'hon. M. Doucet	M. Olmstead
l'hon. M. Graham	M. Allaby	M. MacDonald
l'hon. M. Blaney	M. Wilson	M. Byrne
l'hon. B. Thériault	M. LeBlanc	M. MacLeod
l'hon. M. Lockyer	M. Jamieson	M. Doyle
l'hon. Mme Trenholme	M. A. Landry	M. Landry
Mme Jarrett	M. Johnson	M. Armstrong
M. McAdam	Mme de Ste. Croix	Mme Kingston

CONTRE : 7

l'hon. M. Valcourt

Le projet de loi 2, *Loi abrogeant la Loi sur les caisses d'entraide économique*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 3, *Loi abrogeant la Loi sur la fédération des caisses d'entraide économique*, la tenue d'un vote nominal est demandée. La motion portant deuxième lecture est adoptée par le vote nominal suivant :

POUR : 32

l'hon. M. Duffie	M. McAdam	M. Kavanaugh
l'hon. M. Frenette	l'hon. M. MacIntyre	M. Olmstead
l'hon. M. Graham	l'hon. M. Doucet	M. DeGrâce
l'hon. M. King	l'hon. Day	M. MacDonald
l'hon. M. Blaney	M. Allaby	M. Byrne
M. McKay	M. A. Landry	M. MacLeod
l'hon. B. Thériault	M. Steeves	M. Doyle
l'hon. Mme Breault	M. Jamieson	M. D. Landry
l'hon. M. Lockyer	M. A. Landry	M. Armstrong
l'hon. Mme Trenholme	M. Johnson	Mme Kingston
Mme Jarrett	Mme de Ste. Croix	

CONTRE : 5

M. Sherwood	M. Mockler	M. D. Graham
M. Robichaud	M. Volpé	

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 4, *Loi abrogeant la Loi sur le Bureau des consommateurs*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 4 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 4, *Loi abrogeant la Loi sur le Bureau des consommateurs*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 5, *Loi modifiant la Loi sur les commissaires à la prestation des serments*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 5 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 5, *Loi modifiant la Loi sur les commissaires à la prestation des serments*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

Il est unanimement convenu de reporter à mardi prochain la deuxième lecture des projets de loi 6 à 10.

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 11, *Loi modifiant la Loi sur les écoles de métiers*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 11 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 11, *Loi modifiant la Loi sur les écoles de métiers*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

À l'appel de la deuxième lecture du projet de loi 12, *Loi modifiant la Loi sur le montage et l'inspection des installations de plomberie*, il s'élève un débat.

Le débat se termine. La motion portant que le projet de loi 12 soit maintenant lu une deuxième fois, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi 12, *Loi modifiant la Loi sur le montage et l'inspection des installations de plomberie*, est en conséquence lu une deuxième fois, et il est ordonné qu'il soit renvoyé au Comité plénier.

Adresse

L'Assemblée reprend le débat ajourné sur la motion proposée par M. Flynn (York), appuyé par M. A. Landry (Nepisiguit), dont voici le texte :

que l'adresse dont le texte suit soit présentée à S.H. le lieutenant-gouverneur pour la remercier humblement du gracieux discours qu'il lui a plu de faire à l'Assemblée législative :

Fredericton (N.-B.)

le 26 novembre 1996

À Son Honneur,

l'honorable Margaret Norrie McCain,

lieutenant-gouverneur de la province du Nouveau-Brunswick

Qu'il plaise à Votre Honneur,

Nous, sujets très dévoués et loyaux de Sa Majesté, membres de l'Assemblée législative de la province du Nouveau-Brunswick, qui tient maintenant séance, prions respectueusement Votre Honneur d'agréer nos humbles remerciements pour le gracieux discours que vous nous avez fait et nous assurons à Votre Honneur que toutes les questions dont nous serons saisis durant la session feront l'objet de notre attention et de notre étude les plus diligentes.

Le débat se poursuit. Après un certain laps de temps, l'hon. M. Frenette demande le consentement unanime de la Chambre pour siéger après 12 h 30, en vue de terminer les discours. Le consentement est accordé.

Le débat se poursuit ; il est ajourné sur la motion de M. Sherwood.

La séance est levée à 12 h 48.

Conformément à l'article 39 du Règlement, les documents suivants, ayant été déposés au bureau du greffier, sont réputés avoir été déposés sur le bureau de la Chambre :

Conseil du Premier ministre sur la condition des personnes handicapées, rapport annuel pour 1995-1996 (26 novembre 1996) ;

ministère du solliciteur général, rapport annuel pour 1995-1996 (27 novembre 1996) ;

ministère du Développement économique et du Tourisme, rapport annuel pour 1995-1996 (28 novembre 1996).